LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

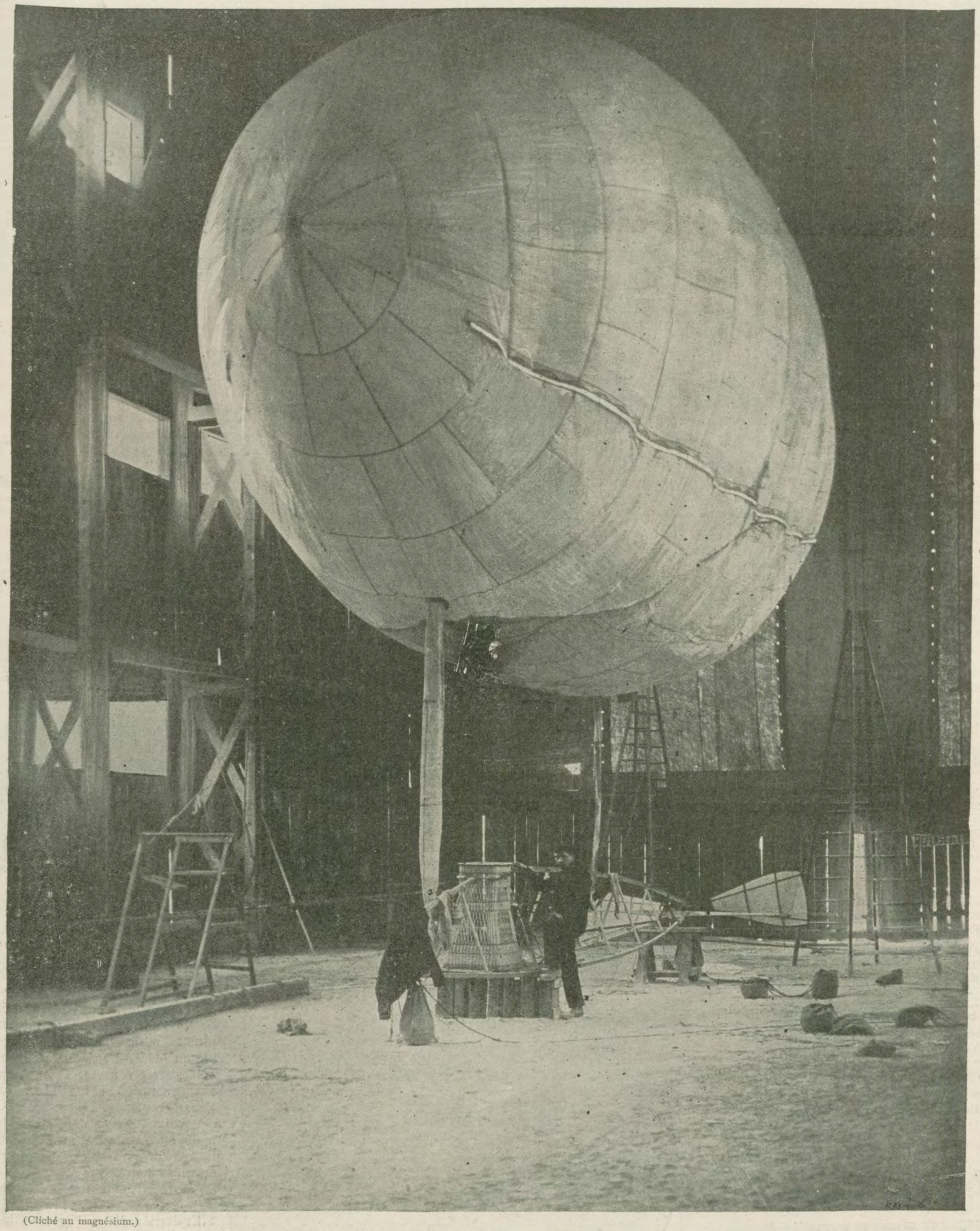
ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

29 Novembre 1902. — N° 220.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.



(Cliché au magnésium.)

LE " SANTOS-DUMONT " N° IX A L'ATELIER DE VAUGIRARD

Le nouveau ballon de M. Santos-Dumont, le N° IX, dont nous représentions l'autre jour la poutre armée en voie de construction dans l'appartement même de son propriétaire, vient d'être transporté dans les ateliers Lachambre, à Vaugirard. Il a été gonflé au gaz d'éclairage pour pouvoir établir la suspension, puis dégonflé pour être rempli avec de l'hydrogène pur, et, au premier jour favorable, nous le verrons s'élever dans les airs.

(Voir l'article, page 809)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voir dans notre prochain numéro :

Le Concours des Poids lourds,
par Georges Prade.

La dernière des Vélodromes.
par André Foucault.

Le Prix de la Croix de Berny, à Auteuil,
par Franc-Picard.

Un nouveau Sport,
par F. Fos.

etc., etc.

✤

Dans quelques jours, va commencer à Madison-Square la course annuelle des

six jours

à laquelle participent un bon nombre de coureurs européens dont nous donnions précisément, dans notre dernier numéro, les photographies.

Comme tous les ans, la Vie au Grand Air *sera représentée à ce grand tournoi international. C'est notre collaborateur*

ROBERT COQUELLE

que nous avons chargé de ce soin; à l'heure où paraîtront ces lignes, il voguera entre le ciel et l'eau, sur le Saint-Louis, *en compagnie de Gougoltz.*

✤

Pour répondre à de nombreuses demandes qui nous sont parvenues de la part de nos lecteurs, désireux d'avoir des photographies originales des clichés parus dans la *Vie au Grand Air*, nous avons décidé de créer un " *Office photographique* " qui est, dès à présent, en mesure de livrer les épreuves photographiques de la plupart de nos illustrations.

Voici le tarif adopté :

En 9/12, l'épreuve non collée.....	2 »
— collée sur gros carton biseauté or....	2 50
En 13/18, l'épreuve non collée.....	2 50
— collée sur gros carton biseauté or....	3 »
En 18/24, l'épreuve collée sur gros carton biseauté or, retouche comprise.....	10 »
En 24/30, — — —	20 »
En 30/40, — — —	30 »

Toutes les demandes doivent être adressées à MM. Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris, et porter la mention *Office photographique.*

Joindre à chaque commande le montant en mandat-poste et ajouter 50 centimes pour les frais de port et d'emballage.

L' " *Office photographique V. G. A.* " se charge également de tous travaux sur commande.

Le tarif ci-dessus ne comporte que le prix de *l'épreuve* et non le *droit de reproduction.*

✤

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

✤

MUSICA

24 pages de musique nouvelle
20 pages de gravures
spécimen contre 1 franc.
Les Éditeurs.

L'arrivée à Moscou. Les chauffeurs russes faisant escorte au "Passe-Partout" mené par M. Lehwess.

UN VOYAGE AUTOUR DU MONDE

L'Automobile " Passe-Partout " de Londres à Nijni-Novogorod

Nous avons annoncé, il y a quelques semaines, le départ pour un voyage autour du monde, de deux intrépides chauffeurs MM. Max Endell et Et. Lehwess. Nous publions ci-dessous quelques intéressantes photographies que nous ont fait parvenir les deux voyageurs du « Passe-Partout ».

✤ ✤ ✤

Les premières neiges tombées à Paris, mélancoliques et lentes, nous font toujours penser invinciblement aux longues et lugubres steppes de Russie. Et, au moment où j'écris ces lignes, en regardant partir sur la place de la Concorde toute blanche, les véhicules du concours de fiacres et de Poids Lourds, il me vient au souvenir la promenade que deux amis font en ce moment dans leur automobile, à travers cette Russie qui semblait jusqu'ici fermée à la locomotion nouvelle.

On a pu lire déjà, dans l'*Auto-Vélo*, les quelques notes que m'ont adressées ces deux amis sur ce terrible voyage, car il ne s'agit rien moins que de faire le tour du monde, et cette étape de Paris à Nijni-Novogorod, le pays de la foire légendaire, au confluent de la Volga, le grand fleuve de la terre russe, de la Volga qui compte 3 400 kilomètres, et débite 10 000 mètres cubes d'eau par seconde, quand la Seine en débite 500, et de l'Oka, son affluent, un affluent plus grand que le Rhin. Il est probable que MM. Lehwess et Max Endell s'arrêteront là, et tout au plus pousseront-ils avant l'hiver jusqu'à Kazan et Perm au pied de l'Oural, car voici l'hiver, déjà terrible ici, mais effroyable là-bas, l'hiver qui va transformer l'immense steppe russe en une gigantesque nappe blanche, à la surface de laquelle voleront les traîneaux.

Et derrière l'Oural ce sera la Sibérie, la Sibérie que Nestor Roqueplan appelait si spirituellement l'Odéon de l'Europe, la Sibérie, cette interminable et morne plaine traversée par

(6 h. du soir.) **La traversée d'un marais. On pousse à bras le " Passe-Partout " qui s'enlise.**

Environs de Varsovie.

des fleuves auprès desquels la Volga elle-même n'est qu'un ruisseau, l'Yénisséi, l'Obi et l'Amour qui atteignent 4300 kilomètres et dont les estuaires sont des golfes.

C'est d'ailleurs une entreprise audacieuse et sans précédent qu'ont tentée là les deux hardis voyageurs, et en portant la vue sur ces photographies si curieuses qui nous font voir le « Passe-Partout » — c'est le nom de leur voiture — traversant les rivières comme la Vistule, ou se faisant haler à grand renfort de bras, pour pouvoir passer quelque fleuve à l'interminable lit de sable mou, je revoyais par la pensée la belle journée ensoleillée par laquelle nous allâmes à Chantilly dans cette même voiture, le jour où Retz gagna le Prix du Jockey-Club.

Le " Passe-Partout " et l'A. C. de St-Pétersbourg devant le monument de la guerre de Crimée.

MM. Ed. Lehwess et Max Endell sont deux étrangers. Le premier est Anglais et le second Allemand. Celui-ci habita longtemps Aix-la-Chapelle où les frères Endell furent représentants de la marque de Dion-Bouton pour toute l'Allemagne.

Leur projet date de loin et je me souviens qu'ils m'en parlèrent pour la première fois au moment de Paris-Berlin, c'est-à-dire il y a dix-huit mois.

Peu à peu il prit tournure, et malgré le scepticisme qu'ils rencontrèrent un peu partout, dans beaucoup de sphères, avec une patience merveilleuse et une froide ténacité, ils mirent sur pied, détail par détail, le colossal voyage qu'avec le plus beau sang-froid du monde ils avaient élaboré. MM. Lehwess et Endell connaissaient déjà la Russie et la Sibérie. Tous deux sont de merveilleux polyglottes, et je me souviens encore d'une amusante histoire qui nous advint un soir dans Regent-Street, à Londres, avec M. Lehwess. Nous avions pris à bord d'une voiturette un passant de rencontre, et la plus amusante conversation s'engageait entre lui et Lehwess qui se parlèrent successivement anglais, français et même argot, espagnol, italien, allemand, russe et enfin coréen. Une véritable revue de toutes les langues.

M. Max Endell est d'ailleurs à peu près de cette jolie force, et ils ont avec eux comme mécanicien en premier et cuisinier, l'ex-coureur tchèque Nicodem, celui-là même qui courut Paris-Brest. Il fut envoyé à M. Lehwess de la façon la plus bizarre.

Nicodem se trouvant, à la suite de sa course, complètement dépaysé et sans argent, vint nous demander à l'*Auto-Vélo* de lui trouver une place.

Une note parut dans le journal, et quelques jours après, Lehwess, qui demeurait à Londres dans Holland-Park avenue, télégraphiait à Endell, alors à Paris, de lui envoyer ledit Nicodem.

Malheureusement, ledit Nicodem ne savait pas un mot d'anglais. Endell usa d'un truc ingénieux. Il lui mit entre les mains un grand carton sur lequel il écrivit en anglais: Je m'appelle Nicodem et je ne sais pas l'anglais. Je vais chez M. Lehwess, 66, Holland-Park avenue, à Londres, franco de port et aux bons soins du public.

Nicodem arriva, mais il alla à pied ainsi, de Victoria station jusque chez M. Lehwess, ce qui représente une promenade hygiénique et salutaire d'à peu près trois heures.

Arrivée à l'hôtel Palast, à St-Pétersbourg.

Ce Nicodem, le compagnon de voyage des hardis chauffeurs, est d'ailleurs un type qui rappelle un peu celui du fameux Passe-Partout, le héros de Jules Verne, dont les voyageurs ont donné le nom à leur voiture. Quand le véhicule vint de Londres à Paris, il passa par Southampton et le Havre, la seule ligne de bateaux qui voulût se charger de ce peu ordinaire colis. Les soins de l'enregistrement sur le bateau furent confiés à Nicodem, auquel on donna ensuite le prix de son passage. La voiture fut enveloppée de bâches et descendue à fond de cale.

Cependant l'heure approche du départ. Pas de Nicodem ! On le cherche tout autour des quais du *Wakers* (le port de Southampton), toujours point de Nicodem.

Enfin, pris d'une idée lumineuse, Lehwess descend dans la cale, cherche sa voiture et, s'approchant, appelle doucement Nicodem. Une voix sort du paquet ficelé consciencieusement par les marins et dont les cordes sont attaquées. C'est Nicodem qui s'est subtilement glissé dans la voiture et qui y repose confortablement, car il ne trouve pas nécessaire de payer le prix de sa place.

Il dut d'ailleurs être fort bien, car le véhicule, une 20-chevaux de construction française, était un véhicule merveilleux de confortable et fort bien compris. A l'avant, une banquette abritée par un toit et une glace où se tient le conducteur et où deux personnes peuvent trouver place à côté de lui. A l'intérieur, un vaste omnibus avec deux banquettes qui la nuit se transforment en couchettes, à raison de deux par côté, l'une qui n'est autre que la banquette même, et l'autre le dossier qui se remonte comme dans les sleepings-cars.

Sur le devant de ce car automobile, qui est complètement fermé par un toit, une table à manger et le long même de la cloison qui sépare le devant de ce petit salon, une armoire dont le haut est un lavabo et le bas un W.-C., auquel le sévère M. Ballif lui-même ne trouverait rien à reprocher, puisqu'il comporte le « Tout à la Route ».

Telle est l'originale roulotte et les voyageurs qui viennent d'accomplir ce tour de force, de la traversée de l'Europe à petites étapes et après les invraisemblables péripéties dont les photographies ci-jointes vous donneront une idée.

Pour traverser certains fleuves, il a fallu hisser la voiture au cabestan en ayant bien soin de glisser sous les roues des pièces de bois, car le difficile n'était pas tant la traversée de la rivière elle-même, qui se faisait par un bac, que l'approche de l'eau.

Les fleuves russes ont la malencontreuse habitude d'avoir un lit très variable, comme tous les fleuves de plaines. D'où de prodigieuses étendues de sable qui sont des anciens lits et qui entourent le lit actuel, et dans lesquels le véhicule de deux tonnes se serait enlisé.

Traversée de la Vistule sur un pont radimentaire.

Le passage d'une rivière en Courlande. On tire au cabestan le " Passe Partout " sur le sable

Quand le sable est trop friable, on met des pièces de bois sous la voiture.

Il y a aussi des marais dans lesquels les ponts sont, paraît-il, d'une insuffisance plus que notoire.

Tous ces obstacles ont pourtant été surmontés, et le véhicule est arrivé malgré tout à Pétersbourg, puis à Moscou, et enfin à Nijni-Novogorod, la ville orientale, déjà, après avoir parcouru plus de 7 000 kilomètres et fait exactement de Londres à Nijni sur la carte, un écart de longitude de 2 1/2 ouest de Paris à 42 1/2 Est ce qui représente déjà 45 degrés ou — le degré étant de 111 kilomètres 111 — 4 995 kilomètres en ligne droite et à vol d'oiseau sur une ligne mesurée au niveau des mers.

Est-il besoin de dire que c'est là et de beaucoup le plus grand voyage qui ait été entrepris ?

Nous publions ci-dessous une amusante lettre inédite de M. Max Endell qu'il m'a adressée à son arrivée à Saint-Pétersbourg :

Sur la route de St-Pétersbourg.
Un chauffeur russe venu au devant des voyageurs, est victime d'un accident...

Mon cher Prade,

Comme à Varsovie, l'arrivée du Passe-Partout a été ici un événement de premier ordre pour le monde automobile de Saint-Pétersbourg. Ce monde automobile consiste, si l'on juge d'après les numéros donnés par la police, en environ deux cents automobiles, motocycles inclus. Il faut dire que le nombre de motocycles est très élevé et prend une grande partie des deux cents. La motocyclette est en vogue — avis aux fabricants — et il y en a à Saint-Pétersbourg certainement beaucoup plus qu'à Berlin. C'est pourquoi le nombre restant des voitures n'est pas très élevé, et, malheureusement, l'Automobile-Club de Saint-Pétersbourg n'étant pas composé de personnes qui possèdent une automobile, ne donne pas signe de vie. On dit même qu'il n'existe plus et qu'on cherche à en créer un nouveau. Nous avons, sur une invitation qui nous est survenue au mois d'avril, en vain cherché à le trouver à son ancien domicile, Fontanka, n° 17, d'où il « paraît être parti sans laisser adresse », comme dirait la concierge si elle parlait français, et comme elle a dit en russe. Cependant, nous sommes tout ce qu'il y a de plus satisfait de notre séjour dans les villes russes. Les Russes, dont l'hospitalité est proverbiale, arrangent des sorties officielles des banquets, et toute sorte de choses pour nous faire passer le temps, qui par le temps magnifique qu'il fait et par les distractions diverses de la résidence, passerait assez vite sans cela. Dimanche dernier, il y avait la sortie officielle à Péterhof ; dix-neuf voitures automobiles s'étaient réunies devant l'Hôtel d'Angleterre : un aspect imposant pour Saint-Pétersbourg, et rafraîchissant pour nos cœurs, après avoir parcouru les plaines vastes, et les marécages monotones de la Russie nord-ouest qui manquent de charmes, et d'automobiles surtout. Les govodowois sont vraiment les agents de police les plus charmants du monde. Ils coupent tout le trafic et mettent toute la rue à la disposition des automobiles ; c'est tout le contraire des agents français ou anglais. Les govodowois russes qui semblent croire que les automobiles sont d'origine céleste, ou que, au moins, les possesseurs de tels véhicules coûteux sont très liés avec la Cour Impériale, vous saluent si vous passez une deuxième fois. S'ils vous voient venir à un caniveau, ils arrêtent de suite toutes les voitures ordinaires et les personnes qui viennent, vous évitant la possibilité d'être ennuyé par un cocher inattentif ou la nécessité de ralentir pour sauver la vie d'un imprudent. Ils vous donnent toujours droit et aux iswotschtschicks (cochers) tort. Si vous laissez votre automobile devant le restaurant, si vous voulez photographier quelque chose ou changer un pneumatique sur le Newsky Prospect, vous pouvez compter que le govodowoi fait de son mieux pour chasser les curieux qui font cercle autour de vous et vos voitures. Et le brave est heureux si vous lui donnez vingt kopeks qui même ne sont pas toujours acceptés. Décidément, ce n'est pas la même race qu'en France ; mais je crois que le système russe est beaucoup plus agréable et pas moins efficace que le français.

Somme toute, si la route russe ne vaut pas les autres, en revanche l'agent russe est le plus chic du monde.

A vous,

MAX ENDELL, ED. LEHWESS.

La suite, à l'année prochaine.

GEORGES PRADE.

et est bien content de trouver la grosse Passe-Partout pour le ramener jusqu'à son château.

Chantilly sous la neige. L'avenue de la gare. (Cliché Dubosq.)

SPORT HIPPIQUE

Chantilly sous la Neige

L'hiver a fait cette année une apparition brusque : du jour au lendemain, la température est brusquement tombée à 7° au-dessous de zéro ; et la neige est tombée assez drue sur la région parisienne. L'an dernier, on avait couru à Auteuil jusqu'au 15 décembre. On a pu croire un moment que la température actuelle compromettrait l'arrière-saison hippique, malgré tous les soins donnés aux pistes ; néanmoins on a pu courir dimanche à Auteuil et tout fait espérer qu'on courra encore cette semaine.

✣ ✣ ✣

L'autre matin, hasardant à la fenêtre un œil encore endormi, j'aperçus le boulevard tout blanc de neige ! La neige déjà, au 15 novembre ! il avait gelé à 4° au-dessous de zéro les deux nuits précédentes, et je pensais de suite à ma dernière excursion à Chantilly, huit jours auparavant ; sur les Aigles, sur la route des Lions, sur la route Milliard, tous les entraîneurs étaient au travail, profitant de ces belles et tièdes matinées d'automne pour exercer leurs yearlings, les jeunes espoirs des épreuves sportives de la saison prochaine. L'abaissement subit de la température, la neige accompagnée de givre allaient sûrement arrêter le travail. Passe encore pour les aînés : la saison de plat étant terminée pour ne reprendre qu'au 8 ou 10 janvier avec le meetting niçois ; mais il reste à disputer quelques belles épreuves à Auteuil, et puis, tous les yearlings allaient être arrêtés brusquement dans leur premier travail de dressage si important pour l'avenir.

Que pensait-on à Chantilly et à Maisons-Laffitte de la neige ? Mon parti fut vite pris, et malgré l'heure matinale et le froid très vif, armé de mon fidèle appareil photographique, je courus à la gare du Nord prendre le prèmier train pour Chantilly. Plus nous avancions vers le nord, plus la neige tombait drue et serrée ; la campagne était couverte d'un magnifique linceul blanc. Autant j'ai horreur de la neige parisienne, que la voirie transforme en un vaste et boueux mélange réfrigérant, grâce au sel répandu à pleines pelles, autant j'aime la neige à la campagne. A Chantilly, la forêt avec ses grandes allées droites, ses larges carrefours, ses arbres aux frondaisons blanches, était tout simplement superbe. Il était sept heures à peine quand je débarquais dans notre grand centre d'entraînement : les rues ont au moins 20 centimètres de neige ; devant l'écurie du baron de Schickler, les lads, sous la direction de M. Webb, balayent avec ardeur ; dans la cour, on prépare les « ronds de paille », car il faut que la température soit sibérienne pour empêcher de donner aux chevaux à l'entraînement au moins une bonne heure de pas. Certains entraîneurs s'étaient précautionnés depuis quelques jours contre l'abaissement du thermomètre : ils avaient mis de côté la paille sortie des écuries, en grands tas autour de leur cour, et, dès le matin, ils n'ont eu qu'à balayer la neige de leurs manèges, et à recouvrir cette petite piste

L'écurie de G. Bartholomew, entraîneur particulier du comte de Fels.

Les lads balayent la cour couverte de neige pour installer les ronds de paille.

G. Bartho'omew. (Cliché Dubosq).

de paille pour pouvoir sortir leurs pensionnaires. C'est ainsi que lorsque j'arrive à l'écurie des barons de Rothschild, déjà, sous la direction des frères Watson, les chevaux font du trotting sur un grand rond de paille ; avec eux est Storr, l'ancien jockey, frère de l'entraîneur de Maisons-Laffitte, qui, depuis qu'il a cessé de paraître en courses publiques est chargé de monter à l'exercice les chevaux de l'écurie. Nous parlons des jockeys : J.-C. Watson m'apprend que l'écurie a engagé pour la saison prochaine un jeune Américain dont on dit merveille ; mais une autre nouvelle me réjouit : M. Caillault a définitivement engagé comme premier jockey le jeune J. Childs, celui qui fit si bellement triompher la Camargo à Longchamp. Certes, le sympathique propriétaire ne pouvait faire un meilleur choix : J. Childs a beaucoup de tête, il connaît bien le cheval ; c'est, à mon avis, un jockey de grand avenir.

Poussons plus loin notre reconnaissance : chez le vicomte d'Harcourt j'arrive au moment où les ronds de paille vont être terminés ; chez A. Watkins, deux petits lads français — cette constatation n'était point faite pour me déplaire — travaillent avec ardeur à dégager les portes des boxes : il faut, me dit l'un d'eux, qu'à 9 heures toute la cavalerie soit dehors. Je pousse une pointe jusqu'au terrain des Aigles : la plaine s'étend blanche de neige, plus de trace de pistes sablées ou séchées, seuls dressent leurs bras, tels de minuscules moulins désemparés, les starting-gate de M. Cornuault ou de F. Watson. Une forme, presque un bonhomme de neige, apparaît, frappant le sol de son bâton ferré, c'est Jones le surveillant général du terrain des Aigles qui vient examiner l'état du terrain, et qui constate avec une évidente satisfaction que la terre n'était point si gelée qu'il aurait cru. Nous cheminons de concert, et j'en profite pour demander à Jones quelques renseignements : « Trois seuls entraîneurs ont essayé de sortir en forêt, G. Milton et les frères Hurst, mais je doute qu'ils puissent aller bien loin. Brockwel vient de me prévenir qu'il allait tenter une promenade au pas sur la route des Lions ; nous pouvons aller jusque-là, une photographie de l'entraînement par un temps de neige intéressera vos lecteurs. » Et nous voilà partis à la recherche de l'instantané désiré, nous voyons bien quelques traces de pieds de chevaux, mais de chevaux point. Ils ont dû vite rentrer, car si, pour un homme, il est déjà pénible de marcher dans la neige, pour un cheval c'est encore pis : la neige s'amoncèle et se tasse dans les creux du sabot, et une chute, une glissade qui peut être grave est tôt arrivée. Je commence, moi aussi, à me transformer en bonhomme de neige, mes doigts ont peine à manier mon appareil photographique tant le froid est vif. Comme nous ne trouverons rien en forêt pas plus que sur la pelouse, je me hâte de regagner la ville. C'est jour de marché, cahincaha les voitures de paysans ont atteint la grande place, beaucoup de chevaux portent aux genoux la marque d'une chute. Dans un coin de rue, une voiture est arrêtée, et je reconnais M. Barker, l'entraîneur du comte de Ganay, donnant des ordres à un maréchal pour ferrer à glace son poney de cabriolet, précaution utile. Voici le joyeux French, le boute-en-train de Chantilly, qui a lâché le stick pour le vulgaire parapluie ; chaussé de bottines à semelles plus épaisses que le fer d'un cheval de charroi, il a fait déjà son tour de pelouse à pied, et se vient réchauffer au bar de l'hôtel d'Albion. Je crois avoir aussi droit à un grog réconfortant.

Le travail à l'extérieur étant nul, l'assistance est nombreuse et comme toujours très joyeuse ; les parties s'organisent et en un clin d'œil : billard, zanzibar, poker-dés, jaquets sont occupés ; des grogs fument sur toutes les tables. French est engagé dans une formidable partie de jaquet avec le fils du papa Gibson à chaque instant ce sont des éclats joyeux, car French a toujours le mot pour rire. M. Ménars, l'aimable directeur du haras de Gouvieux, nous apprend que Grey Melton vient faire la monte chez lui ; encore une photographie à prendre.

J'avais toujours promis à l'entraîneur Calas, que j'avais connu alors qu'il était vétérinaire militaire, d'aller visiter son établissement ; je vais brûler mes dernières plaques chez lui. C'est Daniels, le jockey nègre, qui me fait les honneurs de l'écurie qui fut celle du père Gibson, et certainement, parmi les petites écuries, c'est une des mieux comprises et des plus confortablement installées. Là aussi, le personnel est occupé aux ronds de paille.

Je laisse à Dubosq, notre photographe correspondant, le soin de prendre encore quelques instantanés dans Chantilly et chez G. Bartholomew, l'entraîneur du comte de Fels, et je regagne Paris, que je trouve sec et propre comme s'il n'avait jamais neigé.

PAUL MÉGNIN.

La préparation des ronds de paille à l'écurie Colas.

M. Jones surveillant des terrains de la S. E., sur la route Milliard.

Le nègre Daniels premier jockey de l'écurie.

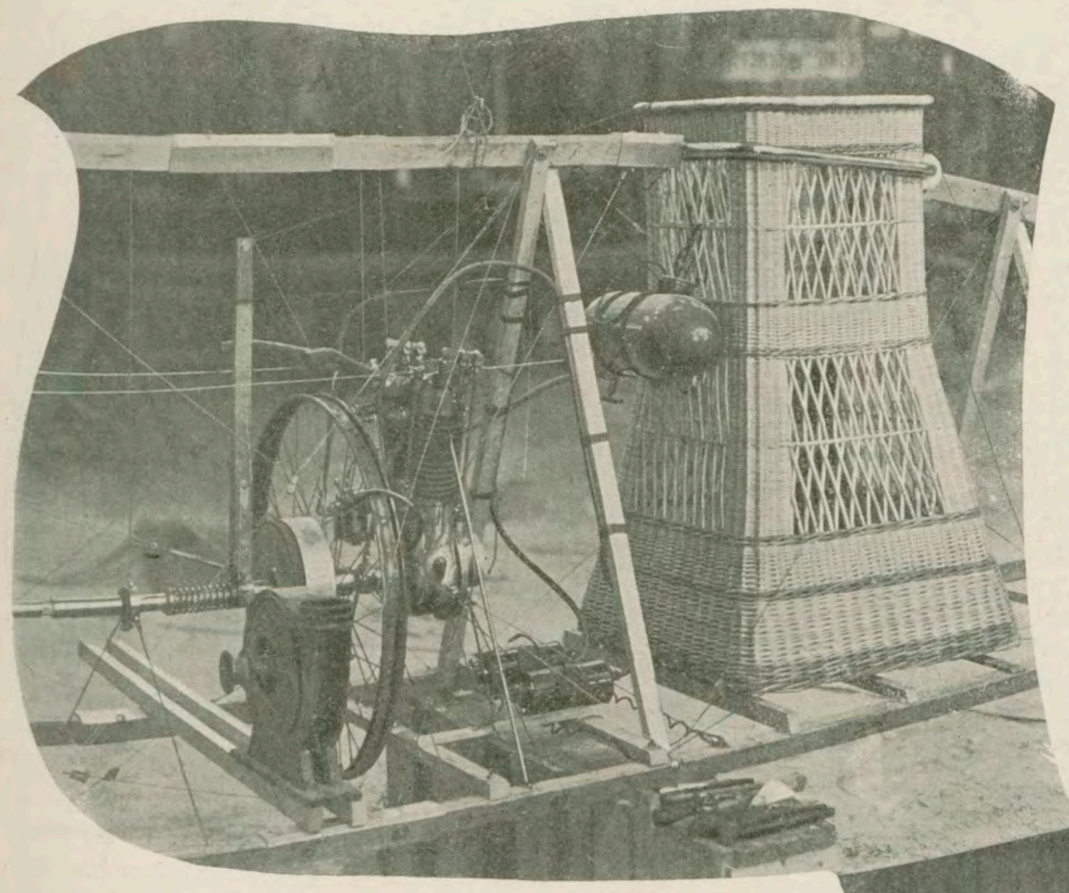
Le jockey French allant prendre au bar de l'hôtel d Albion un réconfortant après sa matinale promenade.

Un maréchal ferrant mettant des clous à glace au cheval de cabriolet de l'entraîneur W. Barker.

Le travail sur les ronds de paille des chevaux de l'écurie Rothschild sous la surveillance des entraîneurs les frères Watson et de l'ancien jocky Storr.

Le Santos-Dumont IX en partance

Le 1er novembre dernier, nous donnions les caractéristiques principales du Santos-Dumont IX. *Le nouvel aéronat, alors en construction, est aujourd'hui vrêt au départ.*



Le moteur et la nacelle.

Le moteur est un moteur Clément *à deux cylindres, de 3 chx; le volant est constitué par une roue de bicyclette, on aperçoit à côté le ventilateur.*

LA poutre armée du minuscule appareil, véritable *bijou aérien*, si l'on veut bien nous permettre cette expression, a quitté l'ancienne garçonnière de Santos-Dumont, où elle fut entièrement construite, pour rejoindre, au parc de Vaugirard, son enveloppe en soie du Japon, jaugeant 215 mètres cubes. Cette quille de sapin, qui n'avait, on se souvient, que 9 m. 50 de longueur, a été diminuée encore, rognée à l'avant. Elle mesure, actuellement, exactement 7 m. 80. Son poids — en comprenant le moteur, le réservoir d'essence contenant une provision de cinq litres, l'arbre de l'hélice, et l'hélice — est de 80 kilos.

Rappelons la puissance du moteur : trois chevaux, d'un poids de 12 kilos, soit 4 kilos au cheval.

En 1852, la machine à vapeur du ballon de Henri Giffard également d'une puissance de trois chevaux, pesait 150 kilos, soit 50 kilos au cheval!

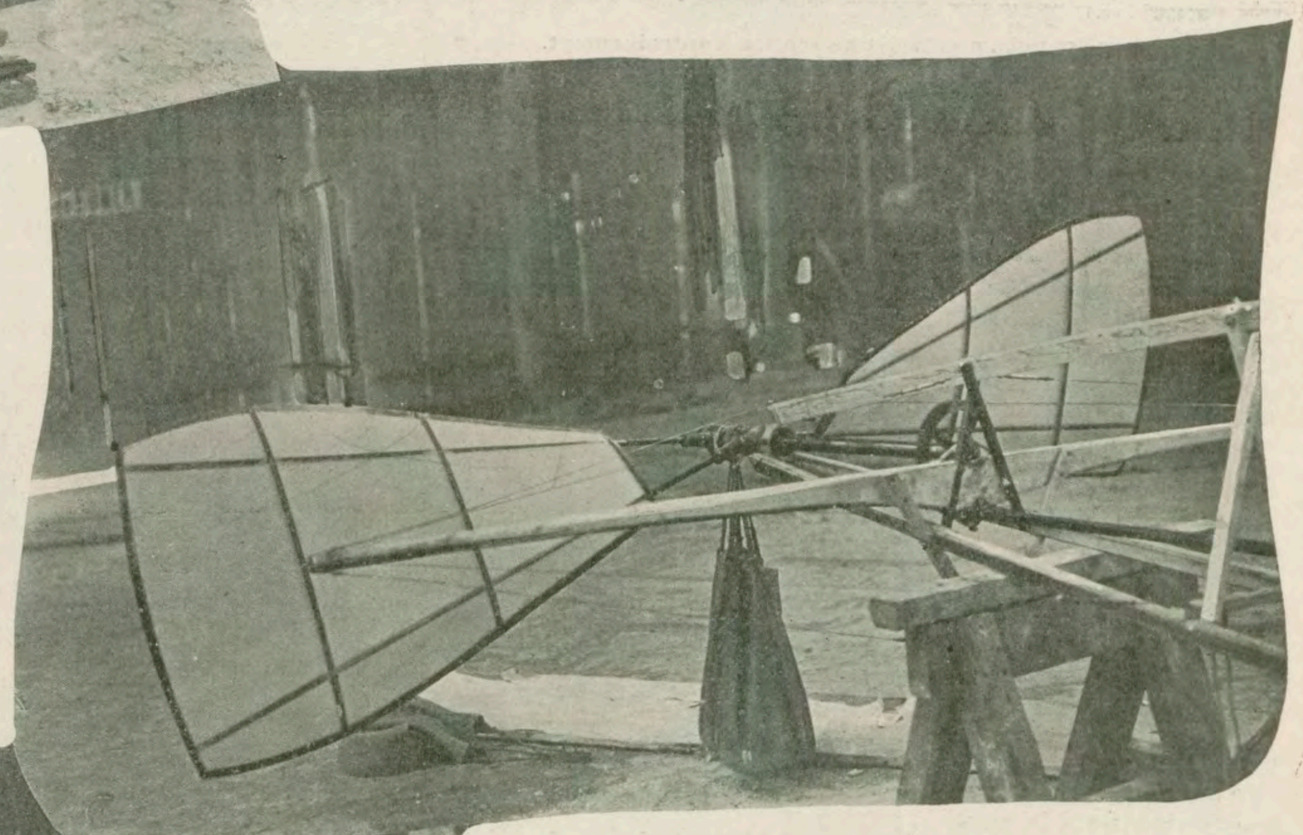
Il était intéressant de faire ressortir cette différence, de constater les progrès énormes réalisés dans la mécanique, en cinquante ans.

Le *Santos-Dumont IX* a pris, comme port d'attache, le hangar de l'infortuné Severo, où fut construit le *Pax*, de lamentable mémoire. Sous cet immense abri, l'aéronat aux dimensions si curieusement minimes, semble un jouet scientifique, mais un jouet avec lequel Santos accomplira sans doute de grandes choses, malgré que la vitesse, par suite de la forme ovoïde de l'enveloppe, ait été sacrifiée un peu pour la stabilité.

Les photographies, entourées par ces quelques lignes, pourraient donner l'illusion d'un gonflement définitif. Cependant le tissu ne contenait encore que du vulgaire et lourd gaz d'éclairage ayant simplement pour mission de donner à l'enveloppe la forme indispensable afin de la gréer convenablement, c'est-à-dire de la munir des fils de suspension — cordes à piano de 8/10e de millimètre — qui la relieront à la poutre armée. Dès que le temps se montrera propice aux premières expériences, l'hydrogène bi-carboné cédera la place à un fluide beaucoup plus léger : l'hydrogène pur. L'opération ne demandera que quelques instants, car, vu le faible volume, Santos paraît avoir l'intention d'employer l'hydrogène comprimé en des cylindres, évitant ainsi les difficultés presque toujours provoquées par la mauvaise volonté des générateurs actuels.

Le moteur, longuement et quotidiennement essayé, a enchanté l'aéronaute. Quant à la poussée de l'hélice, elle atteignit, lors des essais au point fixe, au dynamomètre, le maximum de traction : 24 kilos.

Le *Santos-Dumont IX* est en partance. Ses évolutions au zénith de Paris termineront une année qui vit à son début les voyages du *Santos-Dumont VI* — le vainqueur du prix Deutsch — au dessus de la baie de Monaco, et le sensationnel naufrage dont le pilote revint absolument indemne, favorisé, comme d'ailleurs dans tous ses autres accidents antérieurs, par une chance inouïe, il faut bien le reconnaître, par un sang-froid extraordinaire joint à une profonde science aéronautique



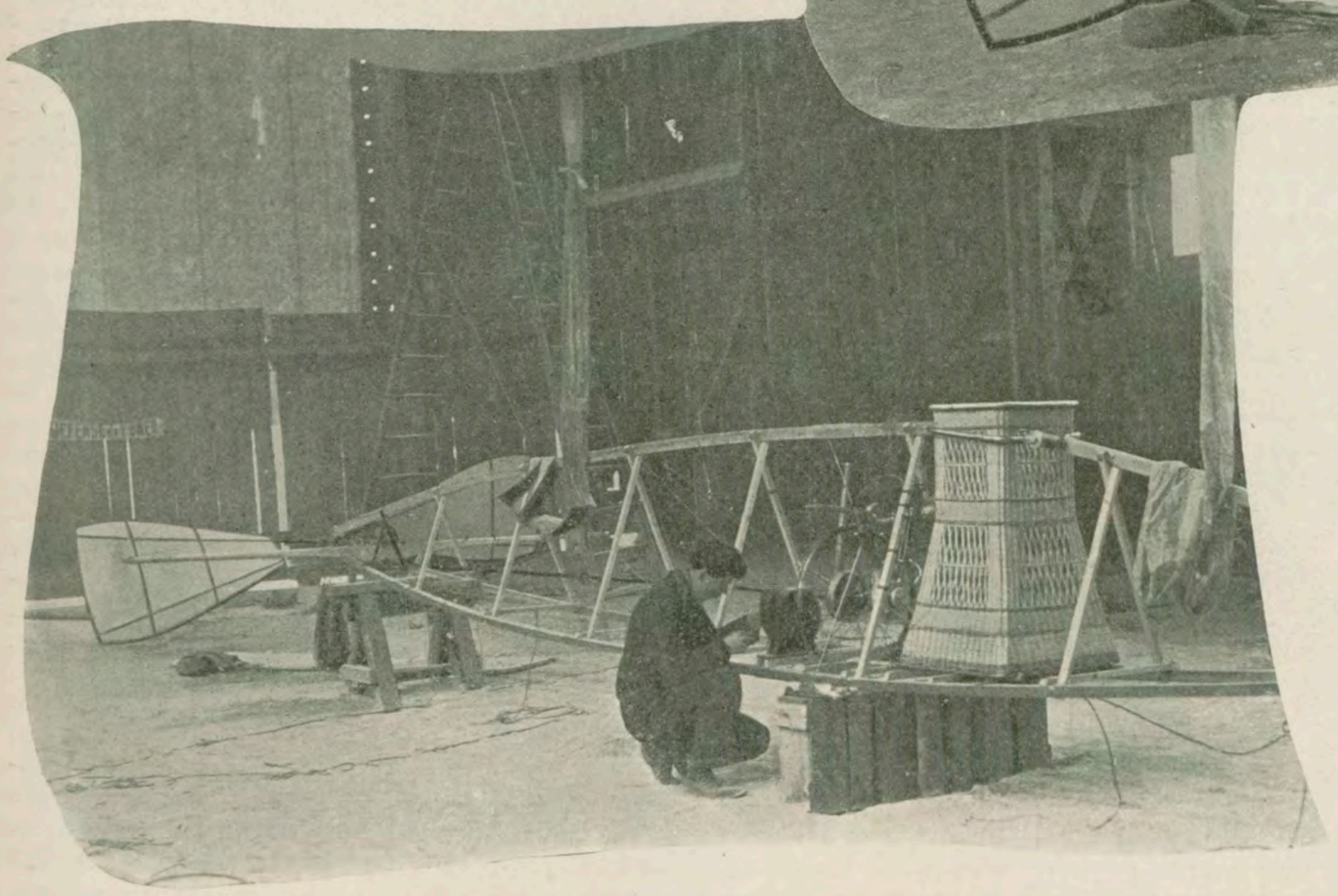
L'hélice.

La poutre armée munie de l'hélice. On remarque la barre transversale

due à ses études théoriques et pratiques. Je sais bien que l'inventeur porte à son poignet gauche, qu'elle ne quitte jamais, une médaille merveilleuse, et, je n'aurai pas le mauvais goût de douter un seul instant, d'indéniables vertus. Mais je n'ignore pas non plus que si les 13 juillet, 8 août et 6 septembre 1901, — pour ne citer que les dates des descentes fantastiques sur les arbres du parc Rothschild, les toits des Grands-Hôtels du Trocadéro, et le terrain vague de Saint-Cloud, — si l'aéronaute n'avait eu le courage d'arracher le panneau de déchirure, préférant la chute terrible la montée plus terrible encore, je n'aurais pas le vif plaisi d'annoncer aux lecteurs de la *Vie Grand Air* les essai prochains d'un neuvième ballon-automobile. N'oublions pas le formidable... atterrissage du 20 septembre 1898. Le *Santos-Dumont I* s'était élevé du Jardin d'Acclimatation. L'appareil n'était pas muni de la perche de bambou imaginée peu après et remplacée finalement par l'ingénieuse poutre armée. A l'altitude de 600 mètres, comme l'aérona surplombait le champ d'entraînement de Bagatelle, l'enveloppe se couda en son milieu, se replia en portefeuille... et Santos-Dumont sombra, vint en contact avec le sol.

Or, lorsque les spectateurs, épouvantés, de cette scène arrivèrent auprès de lui, le futur « homme du jour » — il n'avait pas la moindre contusion — leur fit part, avec ce flegme qui se permet parfois un léger et mystérieux sourire de la mise en construction immédiate du *Santos-Dumont II*.

FRANÇOIS PEYREY.



La poutre armée.

La poutre armée mesure 7 m. 80 de long. A côté du moteur, le mécanicien Chapin.

La Lutte à Paris

LA

"Ceinture d'Or" (1)

(*Suite*)

II

Nous poursuivons aujourd'hui la publication des quelques notes que nous avons recueillies sur la lutte à Paris, à propos du tournoi de la « Ceinture d'Or ». *Dans le dernier numéro de la* « Vie au Grand Air », *nous avons conduit nos lecteurs au gymnase Pons, pendant une séance d'entraînement. Retournons-y aujourd'hui, car la séance continue, encore plus animée qu'elle ne l'était quand nous l'avons quittée.*

(Cliché au magnésium.)

Au gymnase Sonnois, pendant une séance d'entraînement.
Une prise de tête un peu risquée sur Antonitch.

(Cliché au magnésium.)

Antonitch et Pons s'apprêtent à s'entraîner.

Oh ! alors, ça n'est pas long, en un clin d'œil il est déshabillé ; et en voilà pour tout le restant de la matinée.

On ne se fait pas une idée de ce que cet homme, d'une corpulence très accentuée (et les photographies que nous reproduisons en donneront une idée à ceux de nos lecteurs qui ne le connaissent pas) est souple, agile et infatigable.

On ne se doute pas non plus, — car on ne peut réellement s'en rendre compte d'une façon complète dans les épreuves de championnat, — on ne se doute pas de la finesse qu'il déploie dans une lutte où une prudence exagérée ne paralyse pas ses qualités de combattants. A ce point de vue, il n'est peut-être pas inutile de nous écarter un peu du sujet qui nous occupe pour éduquer (le mot est peut-être un peu prétentieux, mais qu'on nous le pardonne, il s'applique bien à ce que nous voulons expliquer), pour éduquer le public sur cette question du « chiqué » en matière de lutte, qui fait pousser les hauts cris à la majorité du public. Aussi étrange que cela puisse paraître, tenez pour certain que, 99 fois sur 100, lorsque vous avez applaudi une belle lutte, qui vous a donné, à vous spectateurs, toute satisfaction, tenez pour certain, répétons-nous, que vous avez assisté à une magistrale partie de « chiqué », et que vous ne vous en êtes pas douté un seul instant.

Walford. Ritzner. Le Beaucairois. Pons. Antonitch. Dumont.
(Cliché au magnésium.) | Wungers.

Prise à terre par Limousin et Bartelotti.

Et voici pourquoi :

Quand deux lutteurs jouissent d'une réputation égale et acquise à la longue, leur premier souci est de la conserver intacte le plus longtemps possible, pour cette raison bien simple qu'ils en vivent et qu'ils en vivent toujours bien. Ce serait folie à eux de la risquer à tout bout de champ, même pour un « cachet » des plus rémunérateurs.

Si une défaite n'entraîne pas nécessairement la réputation d'un homme, elle acquiert une certaine importance suivant les conditions dans lesquelles elle a été infligée. Cette défaite peut avoir une influence sur les engagements futurs de celui qui l'essuie.

Il y a des moments où il ne *faut pas* tomber.

Malheureusement — ou plutôt heureusement pour les spectateurs — toute lutte doit avoir une fin, et pour sauvegarder les intérêts et l'amour-propre d'un camarade notoirement inférieur, on a recours à ce qu'on appelle « l'échange des tombés ». C'est une combinaison comme une autre, voici en quoi elle consiste :

Il arrive toujours que les mêmes hommes ont l'occasion, au cours d'une année, de se rencontrer entre eux plusieurs fois, tantôt dans une ville, tantôt dans une autre, quelquefois dans la même pendant un engagement qui les a réunis tous les deux. Qu'arrive-t-il ? Ou ils doivent se tirer perpétuellement la « bourre » et alors le métier n'est plus possible, et les hommes risquent de s'éreinter en très peu de temps, où ils doivent tirer à la « colle », avec condition préalable qu'à tour de rôle ils se feront battre.

Eh bien, cette combinaison qui ferait pousser les hauts cris aux amateurs de lutte, s'ils étaient persuadés qu'elle existe, a cet avantage qu'elle provoque le plus souvent de très belles parties qui ont l'heur d'enthousiasmer le public. Dans une partie à la « colle » bien faite par deux hommes habiles dans leur métier, il y a cent fois plus d'intérêt que dans une partie de « bourre ». Soyez-en persuadés. Les deux adversaires sont fixés sur l'issue de la rencontre, celui qui doit tomber peut livrer du jeu à son partenaire tant et plus, et l'autre peut risquer les coups les plus audacieux sans crainte d'avoir à se repentir de son imprudence. D'une part, une résistance apparente ; de l'autre,

(1) Voir les Nos 218 et 219.

(Cliché au magnésium.)

PONS ET LAURENT LE BEAUCAIROIS A L'ENTRAINEMENT

Les deux champions du monde sont tous deux qualifiés pour prétendre à la victoire dans le tournoi de la « Ceinture d'Or ». Cette rivalité ne les empêche pas de s'entraîner ensemble... pour mieux apprendre à se connaître, sans doute.

un effort qui se donne libre cours sans rien avoir à en redouter. Dans ces conditions là, on conçoit aisément que deux lutteurs de métier puissent donner l'illusion d'une rencontre sincère, et c'est précisément parce que le résultat en est maquillé qu'ils emballent le public par un jeu souple et animé qui retient son intérêt.

Conclusion : deux lutteurs également réputés n'ont qu'à s'assurer d'une entente entre eux préalable : 1° parce qu'ils font des matches intéressants ; 2° parce qu'en échangeant un nombre égal de victoires et de défaites, leurs réputations réciproques n'en souffrent pas.

Deux lutteurs de marque se tirent-ils la bourre, qu'en arrive-t-il ?

S'ils sont sensiblement d'égale force, leur rencontre n'en finira jamais, parce que tous les eux seront d'une prudence terriblement exagérée.

Que pensera le public à ce spectacle ? Il s'embêtera à mourir, et quand il aura supporté pendant plus d'une heure la vue peu folichonne d'une succession de massages de poignets et de prises de tête qui n'auront abouti à rien, parce qu'ils ne peuvent donner aucun résultat, il regagnera son chez lui, en pensant avec juste raison que la lutte n'est pas toujours un sport drôle.

Interrogez discrètement les plus notoires professionnels à ce sujet, vous verrez ce qu'ils vous répondront.

Mais revenons-en à nos champions, à ceux qui nous occupent pour le moment du moins, c'est-à-dire aux compétiteurs de la « Ceinture d'Or ».

Pendant que le Beaucairois et Dumont prennent quelques minutes de repos au Gymnase Pons, on voit entrer dans l'arène d'un pas flegmatique et traînant l'infinissable Antonitch, le géant serbe, que nos lecteurs peuvent voir à l'œuvre sur les instantanés pris au gymnase de l'Avenue des Tilleuls pour la *Vie au Grand Air*.

Au cours d'une séance d'entraînement au gymnase Pons :

Antonitch et Laurent le Beaucairois.

Un double pont bizarroïde qui laisse les spectateurs perplexes.

Weber porte une ceinture de côté à terre, qui fait l'objet d'une discussion générale.

Antonitch mesure la bagatelle de 2 m. 10 ; c'est-à-dire qu'il domine Paul Pons par la taille s'il ne le domine pas par sa science de lutteur. C'est un homme sur la valeur de qui on n'a aucune espèce d'idée. On ne le connaît que par les « on dit », ce qui est insuffisant pour lui assigner le rang qu'il doit occuper dans la phalange des professionnels de la lutte actuellement dans l'exercice de leurs fonctions. Tout ce que l'on sait de lui, c'est qu'il est très dur et très résistant.

D'abord, de par sa taille gigantesque, il est très fatiguant pour ses adversaires. C'est déjà un problème que d'arriver à le saisir à la tête, et il faut être de proportions athlétiques anormales comme l'est Pons, pour pouvoir le secouer et l'attirer en prise par des tirades à la nuque.

Antonitch est le prototype de ce qu'on est convenu d'appeler « l'adversaire difficile ».

Qu'appelle-t-on, en matière de lutte, un adversaire difficile ? Est-ce celui qui dans une rencontre ne livre aucun jeu et dont la prudence exagérée se refuse à livrer combat au sens exact de ce mot ? Est-ce celui qui oppose la force exclusive à toutes les combinaisons de son partenaire, ou bien dont le jeu décousu et violent ne laisse place à aucune des « finesses » qui font en somme le côté le plus intéressant de la lutte française ?

Le lutteur difficile est tout cela à la fois. Ce n'est pas un « classique » mais c'est quelquefois un homme de classe. Il soutiendra des luttes très dures contre des adversaires de toute première force physique et mettra terriblement à l'ouvrage des lutteurs de métier dont la science consommée se heurtera contre lui.

Le lutteur difficile ne sera jamais un champion, mais il les mettra tous en difficulté.

(*A suivre.*)

FIORAVANTI.

Pêches Monstres

L'Amérique est le pays des grandes choses. Tout y est excessif; les animaux eux-mêmes semblent suivre la même loi.

Nul fleuve, dans l'Ancien Monde, n'a d'habitants comparables aux gigantesques poissons que nous représentons ici. Et, si nos mers en recèlent, ce n'est pas à nos pêcheurs que viendra l'idée de les prendre à la ligne, comme font, par pur dilettantisme, les amateurs du Santa-Catalina Tuna-Club dont on verra ci-dessous quelques-uns des exploits.

Ceux qui ont eu dans leur vie à lutter contre un brochet ou un saumon de dix livres, se rendront compte des combats qu'il faut livrer avec des monstres qui en pèsent plus de cent cinquante, et qui doivent mettre à défendre leur vie, la même furia... américaine qu'en mettent, à l'autre bout de la ligne, les pêcheurs à chercher à la leur enlever.

◆ ◆ ◆

Nous commencerons par prévenir les pêcheurs à la ligne sédentaires que la lecture de cet article va leur causer de grands tourments; et nous sommes trop soucieux, à la *Vie au Grand Air*, de l'agrément de nos abonnés ou de nos lecteurs pour ne pas prendre cette précaution.

C'est qu'en effet les belles pêches dont nous allons parler, les poissons merveilleux qui se détachent avec tant de majesté sur les gravures de ces pages ne se trouvent point dans nos pays. Il faut, pour les connaître, faire un voyage, un grand voyage : il faut aller dans le Pacifique, en Californie méridionale; c'est là le paradis des pêcheurs à la ligne : l'île Santa-Catalina.

Oui, cette terre mérite bien le nom de paradis des pêcheurs, et les heureux membres du Santa-Catalina Tuna-Club peuvent seuls dire quelle joie intense on éprouve à prendre, à l'hameçon, s'il vous plaît, quelques-unes de ces pièces merveilleuses comme on n'en a même point vu aux Tuileries, lors du fameux banquet des maires.

L'île merveilleuse dont nous venons de donner le nom n'est pas du domaine des Monte-Cristo; elle se rencontre à peu de distance des îles des Anges plus connues, et, très rocheuse, mesure 32 milles de long (50 kil. environ) sur 7 milles de large (12 kil.). Le territoire n'est donc pas vaste; il n'en est pas moins célèbre parmi tous les pêcheurs américains dont les plus fameux participent, chaque année, du 1er mai au 1er octobre, au grand tournoi organisé par le Club; de nombreux prix sont décernés aux pêcheurs ayant les plus belles prises. Il paraît que, cette saison-ci, les résultats seront stupéfiants; l'année, déjà riche en vins, sera riche aussi en *tunas*. Réjouissons-nous pour les pêcheurs de Californie.

Mais, au fait, nous n'avons présenté ce renommé *tuna* que par nos photographies; c'est, on le voit, un fort joli poisson qui ne pèse jamais moins de 75 livres anglaises et se nourrit de poissons volants qu'il poursuit en sautant dans l'air avec de grands bonds et en fondant sur lui. Parfois il attrape le malheureux petit poisson dans l'air; parfois il s'élance dans l'eau, derrière lui, avec une rapidité foudroyante et reçoit dans la gueule, au moment où elle retombe dans l'Océan, sa nourriture vivante.

La recordwoman des pêcheuses à la ligne.

Mme Jim Gardner et la tuna *qu'elle pêcha à la ligne sur les côtes de la Californie après une lutte de plus de six heures.*

Une bête aussi grande et aussi agile, dispose naturellement d'une force considérable. Il arrive que la *tuna* saute dans les barques à rames montées même par deux ou trois hommes, fasse chavirer l'embarcation et oblige ainsi les pêcheurs à prendre un bain forcé dont bien souvent ils se seraient passés volontiers.

Eh bien! malgré cette force, malgré cette prestance de la tuna, c'est à la ligne qu'on la pêche!

Cela peut paraître incroyable; cela n'en est pas moins vrai. Ce poisson, qui pèse jusqu'à 384 livres, n'est pas pris autrement. Bien mieux : les nouveaux règlements du Club de l'île exigent que tout candidat à l'admission du cercle doit, avant d'être pris, satisfaire à une épreuve qui consiste à ramener, *seul et sans aide*, une tuna d'au moins 100 livres de poids, et sans s'être éloigné du rivage de plus d'une certaine distance.

Si le poisson est mal remonté à bord, ou si l'on fait usage de lignes spéciales (à plusieurs branches ou autres) disqualification immédiate et impitoyable. Ajoutons, du reste que trente pêcheurs seulement ont été admis depuis que ce règlement draconien est mis en vigueur.

Entre le moment où la tuna — l'expression ici est rigoureuse — a « mordu à l'hameçon » et le moment où le pêcheur prend enfin possession de son gibier, il y a naturellement lutte, et bien souvent lutte terrible, entre le poisson qui se sent pris, et le pêcheur qui veut conserver son butin.

Ainsi, en mai dernier, lorsque la première pièce a été prise, un long combat a été livré: les deux pêcheurs étaient MM. Franck J. Polley, de Pasadena, et Harry Harkness, de New-York; le premier sortit une bête de 108 livres, le second une de 90 livres, mais après une bataille de trois heures! les bâtons des lignes pesaient 16 onces, et les fils mesuraient 900 pieds de long, soit près de 300 mètres! Depuis ce jour, du reste, de plus remarquables prises ont encore été faites. Le 5 juin, par exemple, M. William eut la chance de prendre une tuna de 124 livres en une heure dix-sept minutes, et la semaine suivante le même pêcheur, très connu pour son adresse, aidé de son ami, M. River, pêcha six bêtes, et des plus belles!

Mais c'est à l'île Santa-Catalina, comme chez Nicolet,... de plus en plus fort. Peu de temps après ces captures, une dame, la gracieuse Mme Jim Gardner, apporta le plus vaillamment du monde une tuna de 130 livres! Cette jolie pêcheuse avait eu l'énorme poisson que représente notre cliché *six heures* durant au bout de sa ligne : et le poisson qui, peu galant, cherchait à échapper à Mme Gardner, traîna sa barque sur une distance de 8 milles — plus de 12 kilomètres.

On était si émerveillé, même là-bas, qu'on a parlé d'admettre à titre exceptionnel Mme Gardner parmi le Tuna-Club qui ne comprend que des hommes.

Si tel est le « record » pour dames, le record pour hommes est détenu par le général Barrett, dont le poisson pesait 164 livres! A lui le pompon, et non seulement le pompon, mais encore la médaille de vermeil du Tuna-Club et les premier prix, sans doute, du concours de l'année.

La *tuna*, pourtant, a, dans les mêmes eaux, un concurrent redoutable : le *Black sea Fish*, ou poisson de la mer Noire, qui, sans être aussi « bien en

Une autre prise remarquable.
Le poisson que nous représentons ici, à côté de son pêcheur, et qu'on nomme Black Sea Fish, *pesait le poids respectable de 484 livres. Il a été également pris à la ligne.*

chair » que le premier, possède une grande force et une certaine habileté à dérouter le pêcheur. On le prend également, et avec des difficultés au moins égales, à l'aide de lignes. Les plus gros poissons noirs capturés pesaient 459 livres et 384 livres; ce dernier a été pris le 17 août dernier par M. Schenck. Enfin, comme dans le paradis n'est-ce pas, personne n'est oublié, à l'île Santa-Catalina : il y a aussi de moins gros gibier pour les pêcheurs moins adroits. Le « yellow-tail » (queue jaune) et le « bonito », dédaignés par les champions de la gaule, sont chassés par les pêcheurs de seconde catégorie. Le bonito, notamment, qui pèse de 15 à 50 livres, est un joli poisson en couteau, clair, et très charnu. Il se trouve en quantités considérables et c'est par milliers qu'on en prend chaque année dans ce royaume béni qui n'a contre lui que cette circonstance d'être bien loin du pont des Arts!

Pourtant, n'avons-nous pas, nous aussi, pauvres Européens de rien du tout, quelques beaux exploits à opposer à ceux dont on vient de lire le détail? Si fait : sans risquer une comparaison qui serait peut-être humiliante pour notre amour-propre de fils du vieux monde, il est possible d'indiquer quelques chiffres qui ne dépareront point la collection.

Parlons des carpes, par exemple. On en trouve de 5 à 6 kilos en France. En Allemagne, elles sont monstrueuses parfois sur les frontières de la Poméramie; à Dertz, on en a trouvé une qui pesait plus de 19 kilos; elles atteignent même 20 kilos en Prusse, près d'Augsbourg.

Si l'on en croit Pallas (que l'on peut croire), le Volga nourrit des carpes de 1 m. 62 de long. On se souvient encore, à Francfort-sur-l'Oder, d'un de ces poissons dont les dimensions étaient exceptionnelles : il avait plus de trois mètres de long, sur un mètre de large et pesait environ 35 kilos, ce qui paraît bien peu pour un tel géant. Est-ce le record? Non pas. On assure que dans le lac de Zug (Suisse) on a pris des carpes du poids de 45 kilogs. Le Dniester en nourrit de si grosses que leurs arêtes peuvent servir à faire des manches de couteau.

Ces êtres silencieux mais robustes ont, chacun sait cela, la vie très dure. Buffon a parlé de carpes qu'on nourrissait dans les fossés de Pontchartrain et qui avaient cent cinquante ans; Pontchartrain, ceci dit en passant, est l'un des pays où aime à pêcher un de nos plus célèbres hommes d'État, M. Waldeck-Rousseau, un fervent de la ligne.

On a vu, dans la Lusace, des carpes de deux cents ans. Enfin, ne prétend-on pas que celles qui se trouvent dans les fossés du beau château de Fontainebleau y ont été mises par François Ier, ce qui leur donne pas loin de quatre siècles d'âge! Dommage, vraiment, qu'elles s'obstinent dans un éternel silence et ne nous racontent point tout ce qu'elles ont pu voir, d'Artagnan et le Grand Roi, la Révolution et Bonaparte, et 48, et Félix Faure!

Le barbeau n'est pas un nain. Mais comment le citer après tous les précédents sujets? Quand il a un mètre et pèse 10 kilos, il peut prétendre à jouer les rôles de tambours-majors dans les régiments des barbeaux.

Les mêmes chiffres se rapportent aussi à la brème qui pèse, au maximum, une vingtaine de livres; mais elle est si commune qu'en un coup de filet, en Suède, 50000 brèmes pesant ensemble plus de 9000 kilos furent pêchées.

On voit en Suède et en Ecosse des saumons de 40 kilos; en Angleterre et en Italie, des anguilles de 20 livres; dans les lacs de Prusse, certaines anguilles ont de 3 à 4 mètres de longueur.

En 1497, on prit à Kaiserslautern, près de Manheim, un brochet de 6 m. 15 de long et de 175 kilos de poids. On a conservé son squelette à Manheim; il portait au cou un anneau de cuivre doré qui pouvait s'élargir par ressorts et qui lui avait été attaché par ordre de l'empereur Frédéric Barberousse, deux cent soixante-sept ans auparavant. Il avait donc vécu trois siècles.

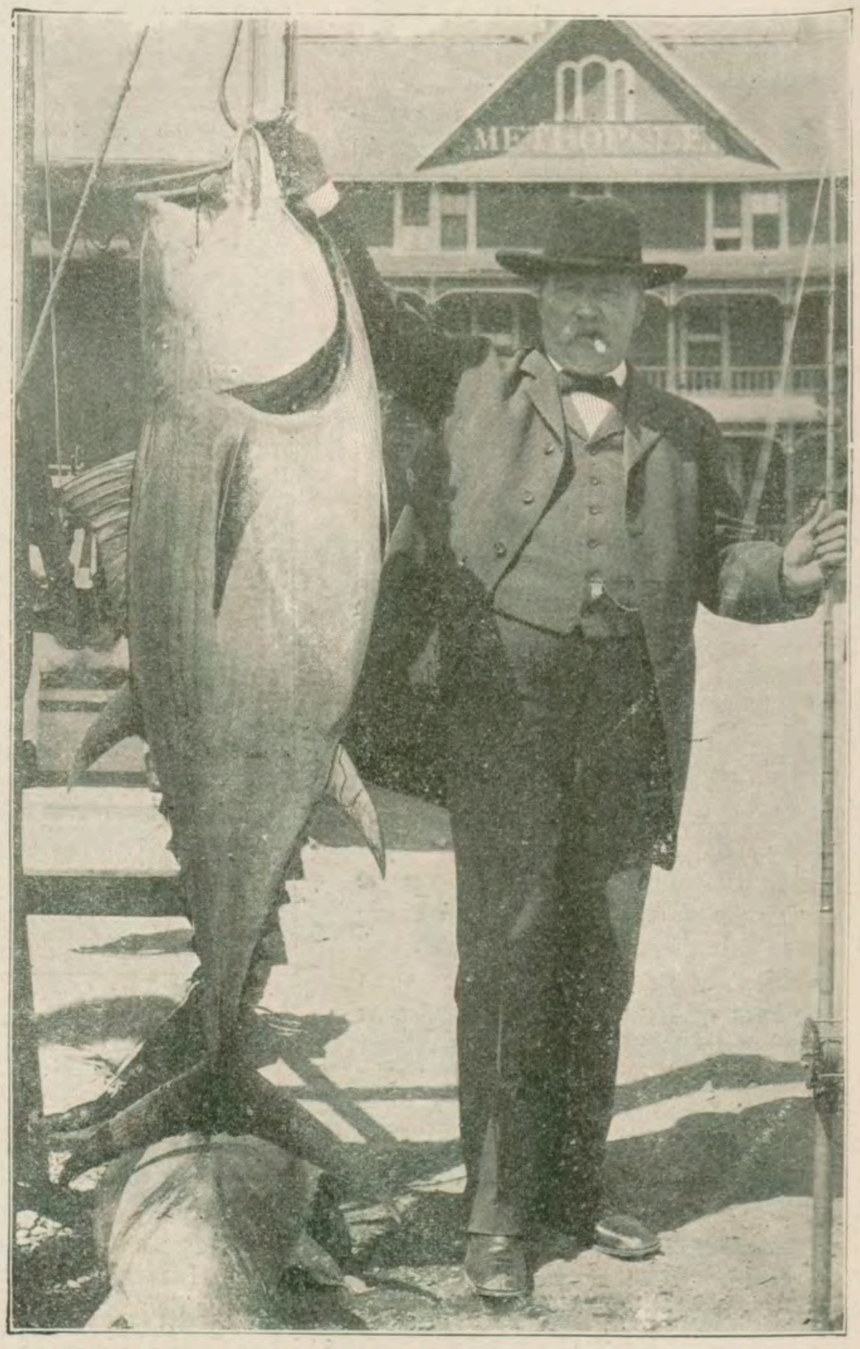
Dans la catégorie des pêches monstres peut rentrer celle d'un esturgeon de 2 m. 40 de long pêché, il y a une quarantaine d'années, à Neuilly-sur-Seine. Pline ne raconte-t-il pas qu'un esturgeon du Pô pesait 500 kilos, soit une demi-tonne. Que de caviar les « amis et alliés » n'auraient-ils pas préparé avec ce monstre?

Enfin, nous ne croyons actuellement pas nécessaire de faire entrer ici en ligne de compte les énormes cétacés, le narval, la baleine, le marsouin, etc. Avant de terminer, pourtant, il ne sera pas dépourvu d'intérêt d'examiner les « pêches monstres » — si l'on peut dire — qu'il est possible de faire à Paris et dans les environs. Car il est possible d'en faire. Certes, l'interdiction de la pêche au filet a eu de bons et de malheureux effets; le poisson est en plus grande quantité, mais le brochet aussi, et comme le brochet mange les autres... Néanmoins, entre les ponts Solférino et de Grenelle, on trouve de gros et nombreux barbillons; du gardon, du pont du Louvre au pont Royal; du goujon en aval, à partir du pont Sully, quai de la Rapée; de la carpe, à partir de Maurecourt et Poissy; des brochets et des perches, à Billancourt et au Bas-Meudon.

Parmi les plus récentes pêches phénoménales je citerai celle d'un sportsman russe, M. Nariskine qui a pris de deux heures et demie à cinq heures du matin, 13 truites saumonées d'un poids total de 68 kilogrammes. Cette pêche, qui me semble être un record, a eu lieu sur le lac Saïma en Finlande, à la chute d'une petite rivière qu'on appelle la Wucka.

Si en France nos pêcheurs n'atteignent pas de semblables records, c'est que la pêche n'est pas assez surveillée; le poisson se fait de plus en plus rare, il diminue également comme taille, et cela au moment même où la grande rapidité des transports permettant un écoulement facile dans tout, le pays pouvait assurer aux grands et petits pêcheurs, des revenus assez considérables. Il faudrait aussi qu'en France, on créât des stations aquicoles comme celles qui existent à l'île de Dido, près de Terre-Neuve, à Bay-New.

J. AMY.



Le général Barrett, recordman des pêcheurs à la ligne.
Le poisson pris par le pêcheur américain et qui lui a permis de battre le record, ne pesait pas moins de 164 livres.

(Temps couvert.)

L'arrivée des chevaux de l'entraîneur Pantall.

Papyrus III, par Reminder et Polémique, et Piétat, par Lagrange et Pauline à M. Champion : ce dernier a gagné le Prix de Newmarket (course de haies handicap).

La rentrée du vainqueur du Prix de Chantilly. (Steeple-chase, 1re série, 3.000 fr., 5.000 m.) Auteuil, 23 nov.

(Temps couvert.)

Veinard Pn. b. 4 ans, par Médaillon d'Or et Vice-Reine, propriétaire, M. Liénard ; entraîneur : Ch. Carter ; jockey : Chapman.

LES COURSES

A Auteuil : Le Grand Prix de l'Élevage

Samedi, on ne pouvait guère espérer une détente dans la température ; et cependant dimanche, pour le Grand Prix de l'Élevage — l'allocation la plus importante des réunions d'arrière-saison à Auteuil, — nous avons eu une journée inespérée, du moins pour les sportsmen, car le temps est resté sombre et gris.

✣ ✣ ✣

Les commissaires de la Société des steeple-chases furent bien inspirés en attendant au dimanche matin pour décider si la réunion pourrait ou non avoir lieu. Toutes les précautions avaient été prises pour maintenir l'état des pistes dans les meilleures conditions. La veille, j'avais vu le terrain : dans certaines parties il était très dur, mais sous les bâches il était, en somme, assez praticable. Car il faut dire que les commissaires, aidés de l'infatigable M. Lallement, avaient eu l'excellente idée de couvrir les pistes, dans leur presque totalité d'immenses bâches, pour les protéger de la gelée, il n'a pas fallu moins de 500 bâches de 64 mètres carrés, pour recouvrir les alentours des obstacles et les parties non abritées des pistes. Le dégel étant survenu dans la nuit, quand l'armée des balayeurs embauchés par la Société des steeple-chases, est venue enlever les 32 000 mètres de bâches, on put constater qu'il était possible de courir dans d'assez bonnes conditions.

L'écurie Liénart, très en forme, s'est taillée dans cette journée la part du lion. La casaque rouge dont la veine depuis quelque temps menace de devenir aussi proverbiale qu'autrefois celle de la casaque marron du baron Finot, a enlevé depuis l'ouverture de la saison d'automne presque tous les prix supérieurs à 10000 francs. Dimanche, elle s'est offert le Prix de Chantilly avec Veinard et le Grand Prix de l'Élevage avec Audmint. Il est vrai de dire que M. Liénart dépense énormément pour son écurie et ne craint pas d'acheter des chevaux très cher ou d'en réclamer à des prix très supérieurs.

Dans le Prix de Chantilly, Veinard ne rencontrait, il est vrai, pas de très sérieux adversaires à part Bilbaude, assez peu confirmée dans les gros obstacles, Quant au Grand Prix de l'Élevage, son résultat n'a pas répondu, cette année encore, à l'idée qui avait présidé à sa création et qui était de permettre à l'administration des haras d'acquérir pour une somme relativement peu élevée le vainqueur de la course. Le Grand Prix de l'Élevage date de 1897 et sur les six vainqueurs, l'administration des haras en a refusé trois : Gazon en 1897, Gratin en 1900 et cette année Audmint. Les inspecteurs des haras ont longuement examiné le fils de Minter et de Audit ; certes le cheval a d'excellents aplombs, les membres parfaits, mais son aspect général n'est pas très plaisant. Je crois que l'administration des Haras a fait une aussi bonne affaire en refusant Audmint que M. Liénart en gardant son cheval. Audmint n'a pas l'étoffe d'un bon reproducteur et il aura sans nul doute l'heureux sort de Gratin, un autre vainqueur blackboulé, qui maintenu à l'entraînement est resté un remarquable steeple-chaser. Le champ du Grand Prix de l'Élevage était moins nombreux que d'habitude : cinq chevaux se sont présentés sous les ordres du starter : Audmint, Loufoque, Latude II, Dam et Gilbert qui ont passé le poteau dans cet ordre.

Audmint, très bien, monté par Chapman a pris la tête dès le départ, accompagné de Loufoque et de Latude II, sautant très correctement tous les obstacles, il s'est dégagé au bull piste pour gagner dans un canter.

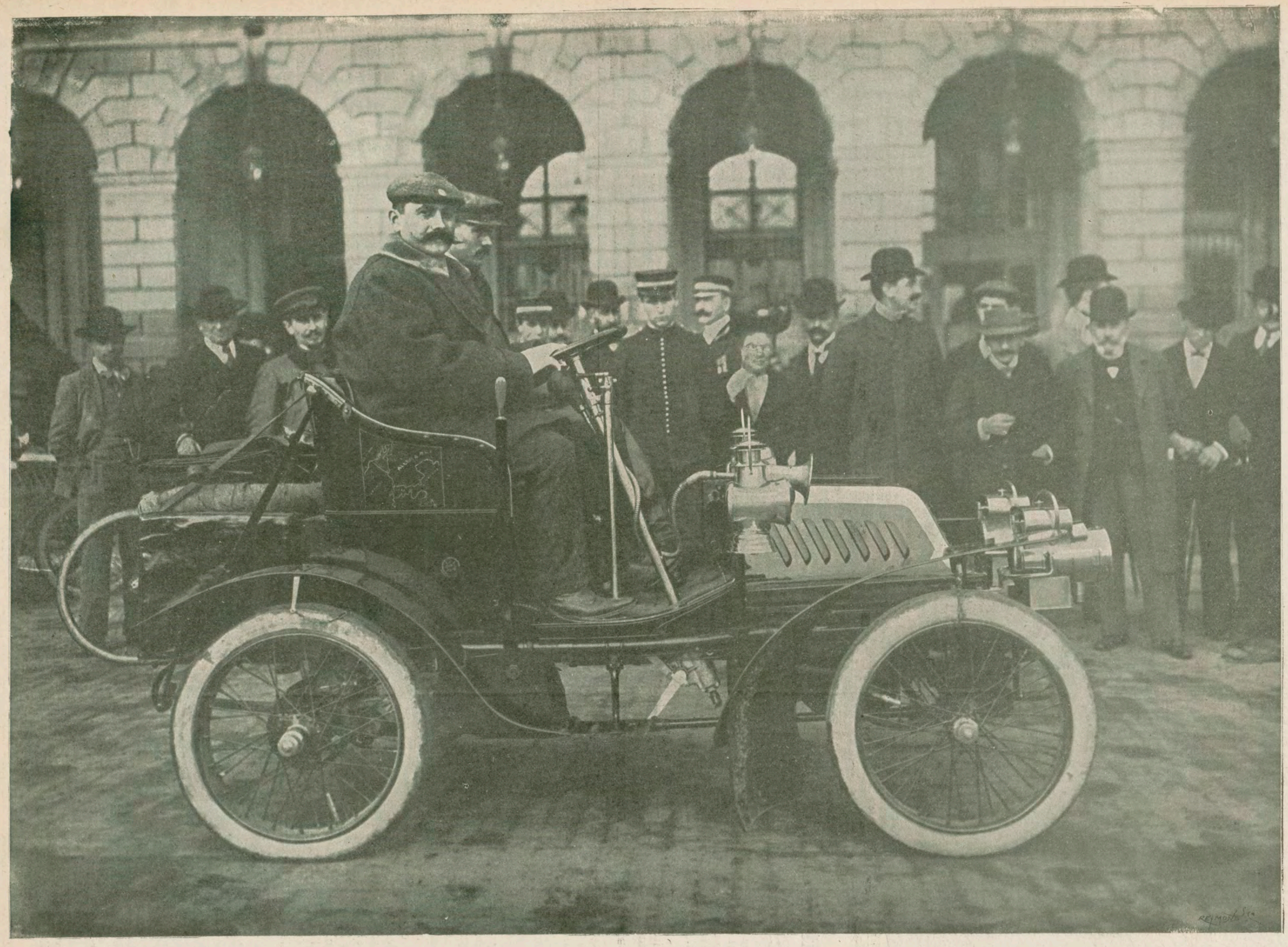
Nous reverrons certainement cet excellent steeple-chaser sur nos hippodromes d'obstacles.

FRANC-PICARD.

(Temps couvert.)

L'entraîneur A. Holt mettant son fils H. Holt en selle sur *Dam* par St-Damien et Mag, à M. G. Ledat, un des concurrents du Grand Prix de l'Élevage.

LE "LIVRE D'OR" DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



Cliché J.Beau

CORMIER SUR LA ***Populaire*** DE ***Dion-Bouton***, MUNIE DE PNEUMATIQUES ***Michelin***, AVEC LAQUELLE IL VIENT DE FAIRE LE TOUR DE L'EUROPE, SANS AVOIR ÉPROUVÉ UNE SEULE PANNE DE MOTEUR OU DE MÉCANISME ET SANS AVOIR NON PLUS CREVÉ OU ÉCLATÉ UNE SEULE FOIS.

L'exploit que vient d'accomplir Cormier est absolument unique dans les annales du sport automobile. Si l'on songe que son moteur ne faisait que 6 chevaux et que sa voiture pesait 720 kilog. avec ses deux voyageurs, cette performance, mieux que tout autre argument, prouve que cette nouvelle voiture est sûrement appelée à devenir, sans tarder, le vrai véhicule de tous les adeptes de la locomotion du XX^e^ siècle.

BLOC-NOTES

AUTOMOBILE

UN CONGRÈS DE L'ALCOOL. — A l'occasion du Salon de l'Automobile, M. Rives, commissaire général, a eu l'excellente idée d'organiser un Congrès International de l'alcool dénaturé qui se tiendra du 16 au 25 décembre, au grand Palais des Champs-Élysées.

De nombreuses adhésions sont déjà parvenues au commissariat général, 6, place de la Concorde, et on peut dire que ce Congrès réunira les notabilités les plus qualifiées du monde savant, scientifique et industriel.

Les congressistes seront divisés en quatre grandes sections : automobiles, moteurs fixes, physique, chimie, questions économiques, et la répartition se fera conformément aux indications portées dans la demande d'admission de chaque adhérent.

CYCLISME

TOLSTOI ET LA BICYCLETTE. — Léon Tolstoï est, on le sait, grand admirateur de la nature. La vie des champs, le plein air le séduisent. Il ne pouvait faire moins que d'aimer la bicyclette qui peut lui aider à goûter mieux l'un et l'autre.

Aussi l'auteur de *Résurrection*, sans être un cycliste de la première heure, pratique-t-il depuis quelques années. Nous avons été assez heureux pour nous procurer la photographie ci-contre, qui représente le célèbre écrivain russe au moment où il va partir pour sa promenade quotidienne.

TOLSTOI CYCLISTE.

Le robuste vieillard qu'est encore Tolstoï attribue même à l'usage qu'il fait de la bicyclette la résistance qu'il a pu opposer à la maladie qui l'a accablé l'an dernier sans pouvoir parvenir à le terrasser. Aussi s'est-il empressé, aussitôt sa convalescence, de reprendre ses habituelles promenades.

CENT KILOMÈTRES PAR JOUR. — Il y a quelques années, un coureur anglais avait fait le pari de courir 100 milles, (160 kilomètres), par jour, pendant tout une année, les dimanches exceptés, bien entendu, — tout honnête anglais, et même les autres ne pouvant violer le repos dominical. Le courageux coureur réussit donc sa tentative et gagna son pari. Mais dans quel état.

Moins exigeant est son imitateur français, Pasquier. Celui-ci se contente de 100 kilomètres pour sa promenade journalière. Les voilà bien les avantages du système métrique! — et en outre, il ne les couvrira que pendant un mois

Cent kilomètres par jour ce n'est rien, quand il fait beau, mais quand il tombe de la pluie, comme dit l'autre, ou même de la neige, c'est autre chose.

(Cliché J. Beau).

PASQUIER, *l'homme aux cent kilomètres quotidiens.*

Malgré le mauvais temps, Pasquier s'est scrupuleusement conformé à son programme, faisant quelquefois bonne mesure Mais, à sa place, j'aurais profité de l'occasion pour gagner les rivages de la Méditerranée où il doit faire meilleur qu'aux environs de Paris.

ESCRIME

LA COUPE CHALLENGE DE LA " *VIE AU GRAND AIR* " — La première journée des épreuves éliminatoires pour la Coupe Challenge de la *Vie au Grand Air* s'est disputée le dimanche 16 novembre, au lycée Condorcet, par les soins de l'Académie d'Épée.

Au début de la réunion, M. A. Rugé, le sympathique professeur, a donné la lecture du règlement et a prononcé de flatteuses paroles pour notre directeur M. Pierre Lafitte, donateur du Challenge.

Les poules ont été disputées, composées toutes de membres de l'Académie d'Épée.

Les tireurs n'appartenant pas à cette société ou aux autres grandes sociétés d'escrime n'avaient pu encore faire leur demande, puisqu'il n'y avait pas huit jours que le règlement avait été publié.

Voici les noms des tireurs qui, ayant été classés premiers ou premiers ex-æquo, sont qualifiés pour la finale de la Coupe.

1 H. G. Berger ; 2 M. Gaucheron ; 3 R. de la Chaume ; 4 Holzchuch ; 5 A. Gugon ; 6 L. Perrée ; 7 de Romilly ; 8 Ch. Labouchère ; 9 Martin.

La prochaine réunion de l'Académie d'Épée aura lieu en décembre à une date qui sera ultérieurement fixée. Les vainqueurs des poules qui y seront disputées seront qualifiés pour la finale de la Coupe.

BILLARD

Le championnat du monde.

Ainsi qu'on le pouvait prévoir, les grands professeurs ont répondu avec empressement à l'appel de la Compagnie Brunswick. La liste des engagements a été publiée il y a quelques jours et elle contient les noms les plus connus dans les deux mondes. Ce sont ceux de MM. Schaefer, champion du monde au cadre à un coup au dernier tournoi de New-York (décembre 1901) ; Slosson, le vieil antagoniste de Vignaux avec lequel il fit, à Paris, plusieurs matches retentissants ;

Sutton, le joueur américain qui, au tournoi au cadre à un coup, fit la plus grosse moyenne ; Marva, le champion espagnol, bien connu des amateurs parisiens qui se plaisent à reconnaître unanimement l'excellence de son style ; Cure, le vainqueur du tournoi de quatre en janvier dernier au Grand Hôtel, le favori probable de 1902 ;

Vignaux, le vieux maître dont le nom est si justement connu et populaire en France.

Giblin, le joueur impeccable, dont le style pur et classique fait depuis longtemps l'admiration des fervents du Passage du Panorama.

Telle est la pléiade de joueurs que nous allons voir aux prises.

Le tournoi sera certes bien international et l'intérêt qu'il soulève en est d'autant plus grand.

On peut assurer que la lutte sera chaude et l'emblème du championnat du monde sévèrement disputé entre ces maîtres qui, tous, peuvent justement prétendre à la victoire. Le passé glorieux des uns, le présent plein de promesses des autres, sont un sûr garant de la beauté des épreuves. La salle des fêtes du Grand Hôtel verra en janvier prochain de belles armes — je me trompe — de longues séries.

FINANCE

Un sport aussi passionnant — mais plus dangereux — que beaucoup d'autres ; un sport qui réserve des surprises agréables ou désagréables, selon les qualités de l'amateur et surtout l'entraîneur auquel il se confie ; un sport qui a ses attraits et ses périls, qui présente de multiples péripéties.

Ainsi, la liquidation de mi-novembre ne fut-elle pas une véritable course d'obstacles, où trop de spéculateurs culbutèrent rudement ? Demandez aux porteurs de rente et de chemins de fer espagnols s'ils y ont été bien placés. Songez encore à la fâcheuse posture où vont se trouver demain les entêtés qui s'obstinent à s'occuper, malgré déconvenues et déboires répétés, des mines du Transvaal.

Nous les plaignons d'avance! D'autant que ceux-là, pour se refaire de leurs pertes cruelles, ne sauraient nourrir l'espoir d'affaires neuves et sérieuses dans un avenir prochain : d'ici à plusieurs mois, aucune émission de fonds étrangers ne sera autorisée à Paris (même pas celle du Serbe, bien qu'annoncée), les forces du marché étant réservées pour un gros emprunt — 1500 millions, dit-on, — de l'Etat français, lequel emprunt serait soumis aux Chambres aussitôt après le vote du budget, soit en Février.

Jusque-là il faudra s'armer de patience, se montrer prudent et ne placer ses économies qu'à bon escient.

Mais est-il besoin de recommander la circonspection à qui se frotte les côtes et se ressent douloureusement d'une formidable bûche ?

C. LEVRAI.

LE BULLETIN DE MICHELIN

LES ROUES NON PARALLÈLES

Un des plus grands motifs d'abîmage des pneus que nous connaissions est le non-parallélisme des roues.

Cette cause a une importance capitale et dont bien peu de personnes se doutent.

Tous les chauffeurs savent qu'un pneu avant dure généralement deux fois plus qu'un pneu arrière, parce qu'il est beaucoup moins chargé. Nous avons connu cependant, au début de l'automobile, une maison chez laquelle les pneus avant s'usaient beaucoup plus vite que les autres : cela tenait à ce qu'elle ne les mettait parallèles.

Il est facile de comprendre que lorsqu'une des roues avant n'est pas parallèle à la direction générale de la voiture, elle trace un cône au lieu de travailler en cylindre et, par conséquent, détermine des frictions épouvantables sur la route : cette friction a pour effet de ralentir la voiture en même temps qu'elle use le caoutchouc.

A l'heure qu'il est, la plupart de nos constructeurs font attention à ce parallélisme, mais si l'on vient à buter dans un trottoir, ce qui a lieu facilement dans les premiers temps où l'on est propriétaire d'une voiture, ce parallélisme peut être perdu.

Nous engageons donc très vivement nos clients, après la lecture de cette note, à vérifier si leurs roues sont parallèles entre elles. Lorsqu'on a un peu d'œil, ce n'est pas très difficile ; or, comme il est, tout le monde a su tirer un coup de fusil ou un coup de canon et, par conséquent, tout le monde sait mettre trois points en ligne droite. Du reste, si on ne s'en fie pas à son œil, il est facile de le mesurer exactement avec une règle de maçon : on la place contre le pneu arrière et on relève la position du pneu avant par rapport à cette roue.

MICHELIN et Cie

BIBLIOGRAPHIE

LA PHOTOGRAPHIE PRATIQUE, par L.-P. — *Exposé complet de ce qu'il faut savoir pour obtenir de bonnes photographies.* — Un volume grand in-8 de 330 pages, avec 170 gravures, dont plusieurs illustrations en photogravure. Prix : **3 fr. 50.**

Sans avoir voulu prétendre à la publication d'une encyclopédie, l'auteur a groupé dans cet ouvrage tous les renseignements que l'amateur doit si souvent rechercher dans des monographies spéciales ; il a surtout visé à l'éducation de l'amateur qui lit rarement, et cela à son grand détriment, se préoccupe de la raison d'être des manipulations auxquelles il se livre. — Cette part de toute préoccupation d'ordre exclusivement scientifique, l'auteur s'est efforcé de présenter, sous une forme aussi simple et aussi accessible que possible et facilement accessible à tous, les principes fondamentaux sur lesquels est basée la photographie. A signaler notamment une étude élémentaire de l'objectif photographique et de la théorie de la perspective courante. Au contraire de beaucoup d'ouvrages publications analogues, cet ouvrage n'est illustré que de documents originaux, *n'empruntant rien aux Catalogues des Fabricants.*

Tel quel, cet ouvrage constitue à la fois un traité complet et un excellent guide, aussi bien pour l'amateur que pour le débutant Nous pouvons ajouter, sans crainte d'être démenti, que rien n'a été produit jusqu'à ce jour en librairie photographique d'aussi important et d'aussi original pour un prix aussi modique.

ANNUAIRE DE L'UNION NATIONALE DES SOCIÉTÉS PHOTOGRAPHIQUES DE FRANCE 1902. *Table des Matières* : Historique. Statuts. Bureau. Commission permanente. Membres d'honneur. Membres donateurs. Membres associés. Sections de Sociétés affiliées à l'Union nationale. Membres correspondants. Réunions. Liste des 55 Sociétés affiliées. Total des Membres de l'Union nationale. La Photographie à l'Exposition de 1901. Neuvième session de l'Union internationale de photographie, tenue à Oxford. Congrès de Vevey.

Notre service de librairie se charge d'envoyer en France les volumes dont il est rendu compte dans cette rubrique, à toute personne qui nous en fera la demande, accompagnée du montant en mandat ou timbres poste, augmenté de 0 fr. 50 pour frais de port et d'envoi.

EN VENTE PARTOUT

LIBRAIRES, KIOSQUES, GARES, Mds DE JOURNAUX

1re Livraison Exceptionnellement 5 cent.

SEULE ÉDITION ILLUSTRÉE ABSOLUMENT COMPLÈTE

10 cent. — la Livraison

(Deux par Semaine : Mardi et Vendredi)

APHRODITE

MŒURS ANTIQUES

par PIERRE LOUŸS

ÉDITION ARTISTIQUE grand format (16 × 25) illustrée de 92 Splendides Compositions d'Ed. ZIER

et augmentée de plusieurs Chapitres nouveaux

Prix de l'Ouvrage complet : 5 fr. — Envoi contre mandat-poste adressé à l'Éditeur.

Librairie illustrée J. TALLANDIER, 8, Rue Saint-Joseph, PARIS

APHRODITE c'est la reconstitution vivante d'un monde disparu, enivré de sensualité. APHRODITE c'est l'hymne de l'amour chanté par un véritable poète.

Echos

AUX CHASSEURS

La chasse, avec ses plaisirs entraînants, a sa contre-partie, l'inconvénient d'exposer les chasseurs à boire de l'eau d'une pureté contestable. Le rôle des **Comprimés Vichy-État** est de redresser ce défaut en introduisant, dans une eau commune, les principes salutaires des sources de l'Hôpital, de la Grande-Grille et des Célestins.

Leur commodité et leur prix ne le recommandent pas moins que leurs qualités bienfaisantes. Il faut toujours avoir sur soi un flacon de Comprimés Vichy Etat.

***

POUR LA PLUIE

Les abonnés et lecteurs de la *Vie au Grand Air* sont toujours certains de trouver d'excellents manteaux en caoutchouc, de pluie et de voyage, chez MOREL, passage du Hâvre, 61 (près la place de la gare St-Sazare), maison très recommandable pour la bonne qualité de tous ses produits en caoutchouc.

***

AU GRAND GARAGE

Les chauffeurs désirant se procurer au plus tôt la voiture qui triompha dans un grand nombre d'épreuves cette année, doivent s'adresser au Grand Garage Central d'automobiles, 4, rue Boursault (faubourg Montmartre), concessionnaire des Voitures Darracq, où ils trouveront les voitures Darracq, dernier modèle 1903, de 8, 12 et 20 chevaux, livrables de suite.

***

CHAUFFEUR CONSOLÉ

Rencontré ces jours derniers, descendant mélancoliquement l'avenue de la Grande-Armée, un de nos amis, fervent chauffeur, s'en allait mélancoliquement et mélancoliquement vers le Bois de Boulogne.

Comment lui disons-nous, vous à pied!

Oui, à pied, nous répondit-il, je veux une voiture de marque dernier modèle et je n'en trouve que livrable dans six mois, je suis désolé.

Eh bien! consolez-vous, allez à la maison Outhenin-Chalandre, 4, rue ne Chartres, à Neuilly (Porte-Maillot) et vous y trouverez de suite

Panhard et Levassor, 7, 10, 12, 15, 16, 30 chevaux, nouveau moteur Centaure.

Renault frères, 9 et 10 chevaux, 2 cylindres, 14 chevaux, 4 cylindres.

Ces derniers modèles seront livrables dès leur apparition.

Clément 2 cylindres, que tout le monde connaît et que l'on ne trouve livrables de suite que chez Outhenin-Chalandre.

Voici ce que peut faire le premier charbonnier venu en posant sa main sur du papier.

Cela s'appelle mettre du noir sur du blanc.

Les journaux mal faits ne font pas d'autre ouvrage.

Ce n'est pas du tout le cas de ***Femina***, surnommée à juste titre la "Revue idéale de la femme et de la jeune fille" et de ***Musica*** qui, au bout d'un mois d'existence se trouve déjà sur tous les pianos.

Envoi franco d'un spécimen contre 50 centimes

PIERRE LAFITTE et Cie, Editeurs
de la **Vie au Grand Air**, de **Femina** & de **Musica**
9, Avenue de l'Opéra, PARIS

Le Gérant : JARRIGE.

CORBEIL. — Imprimerie ÉD. CRÉTÉ.